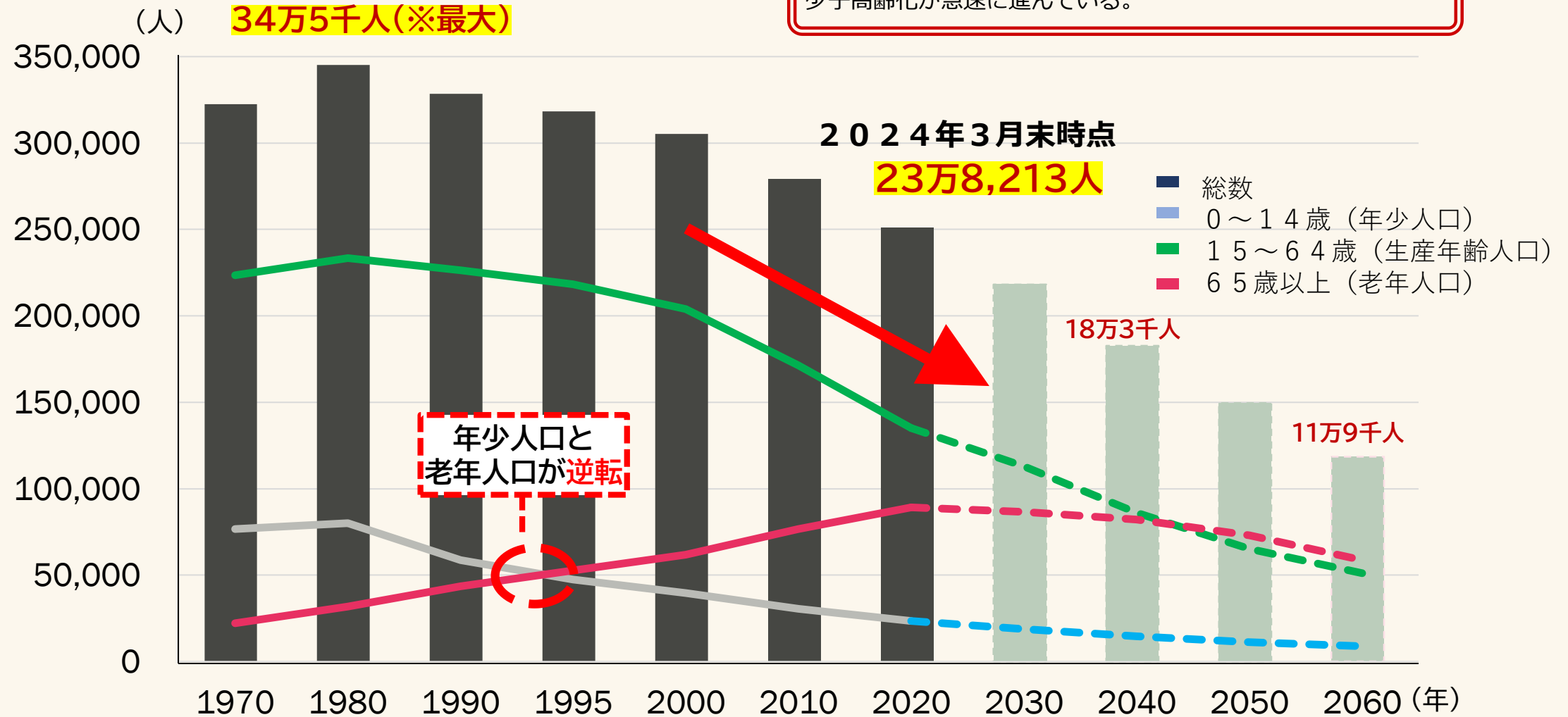


新幹線の函館駅乗り入れに向けて

調査報告書の概要と今後の展望について

函館市の人口

【函館市の人口動態】



(出典) 国勢調査・函館市住民基本台帳・函館市人口ビジョン将来人口推計

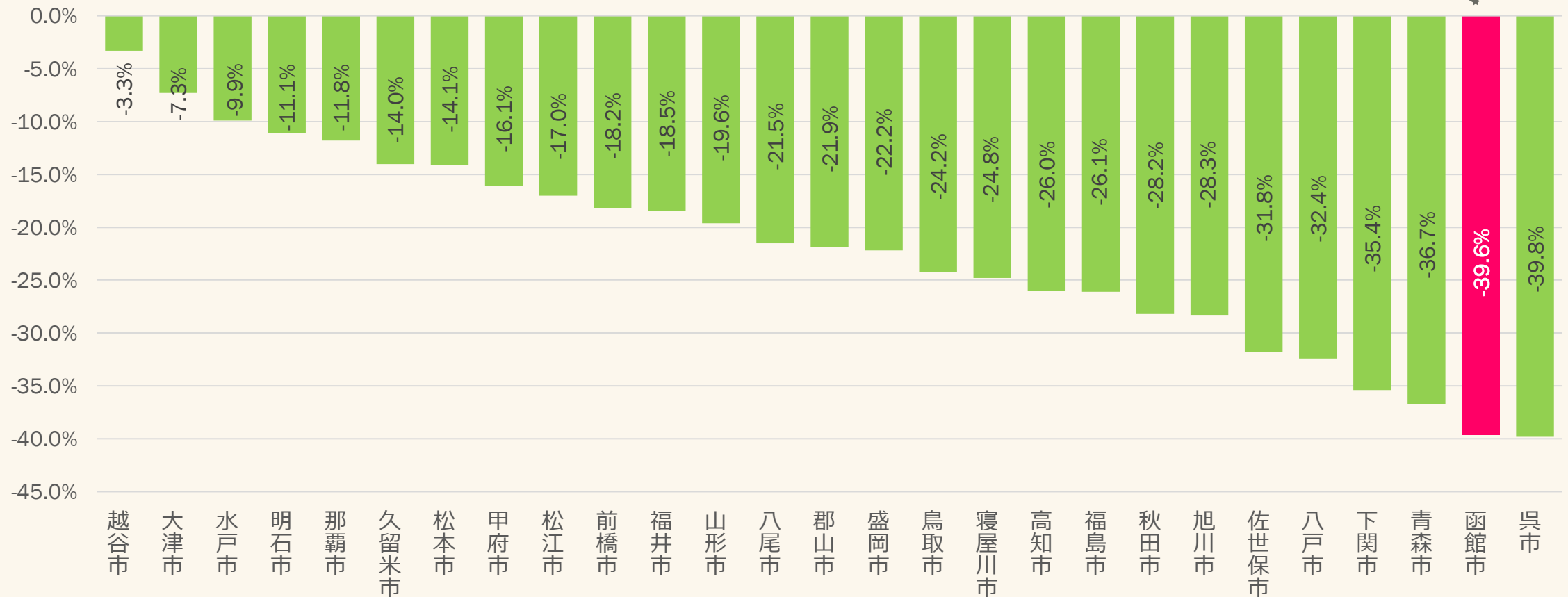
函館市の人口

【函館市の将来人口減少率】

※人口35万人未満の中核市との比較

全 国 ... ▲17.0%
北海道 ... ▲26.9%
函館市 ... ▲**39.6%**

2020→2050 (推計)



消滅可能性自治体

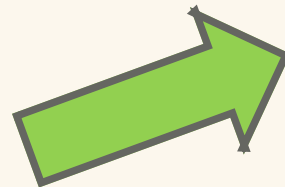
2020年から2050年までの30年間で、
20歳～39歳の若年女性人口が50%以上減少
する自治体

函館市の状況

⇒2014年，消滅可能性都市(896自治体)に該当
(2010年～2040年で50%以上減)

⇒2024年，消滅可能性自治体(744自治体)に該当
(2020年～2050年で50%以上減)

道南の自治体は・・・



道南18市町の20歳～39歳の女性人口と減少率

市町	2020年 (人)	2050年 (人)	2020年→2050年 の減少率(%)
函館市	21,258	10,490	▲50.7%
北斗市	3,924	1,771	▲54.9%
松前町	319	55	▲82.8%
福島町	206	43	▲79.1%
知内町	290	86	▲70.3%
木古内町	204	35	▲82.8%
七飯町	2,262	1,225	▲45.8%
鹿部町	306	97	▲68.3%
森町	1,116	342	▲69.4%
八雲町	1,190	428	▲64.0%
長万部町	382	132	▲65.4%
江差町	531	153	▲71.2%
上ノ国町	253	56	▲77.9%
厚沢部町	228	76	▲66.7%
乙部町	211	51	▲75.8%
奥尻町	121	33	▲72.7%
今金町	303	129	▲57.4%
せたな町	426	120	▲71.8%

※ 出典：国立社会保障・人口問題研究所

『日本の地域別将来推計人口（令和5（2023）年推計）』

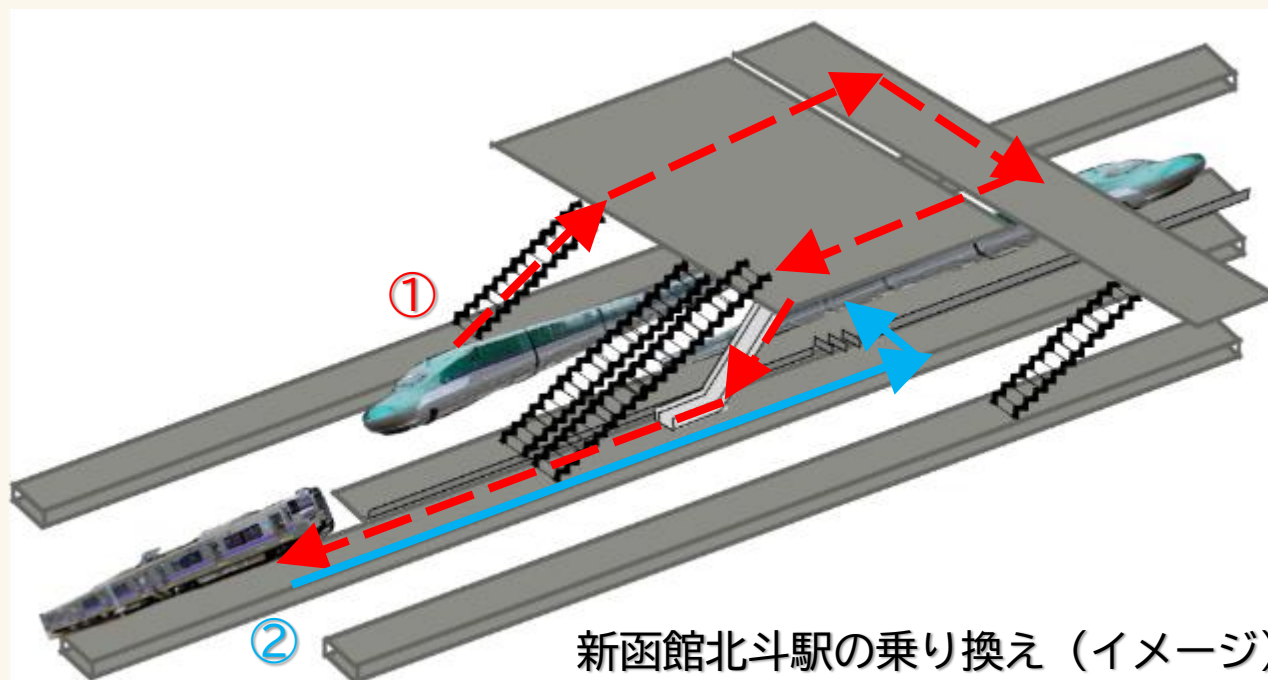
※ ▲はマイナス

出典：人口戦略会議資料

新函館北斗駅での乗り換え現況

■ 新函館北斗駅⇄函館駅の乗り換え方法

- ① 東京方面から到着した際は2階乗り換え改札を経由し、「はこだてライナー」へ乗り換えて函館へ移動（赤線）
- ② 東京方面へは函館から「はこだてライナー」で移動し、1階乗り換え口(対面乗換)を経由し新幹線へ乗車（水色線）



新函館北斗駅の乗り換え（イメージ）

将来(札幌開業後)の函館駅等のすがた

- 函館～新函館北斗は並行在来線として経営分離される
- J R函館駅は，並行在来線(第三セクター鉄道)の駅となる
- 函館～札幌を運行する特急北斗は廃止となる可能性があり，鉄道で札幌方面と行き来する場合は新函館北斗駅での乗り換えが必要となる

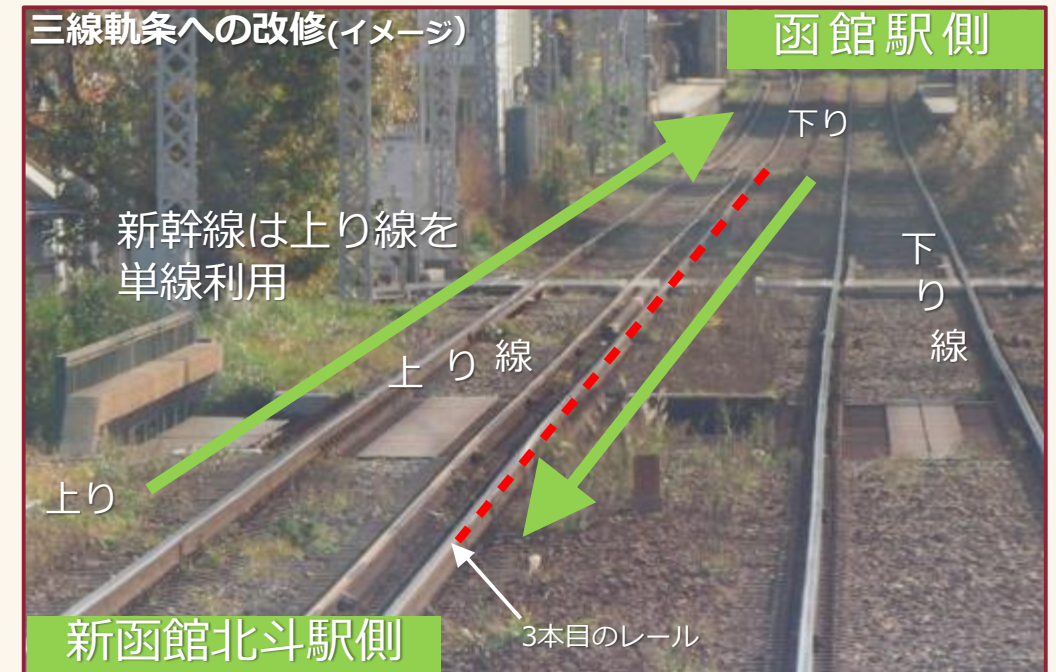
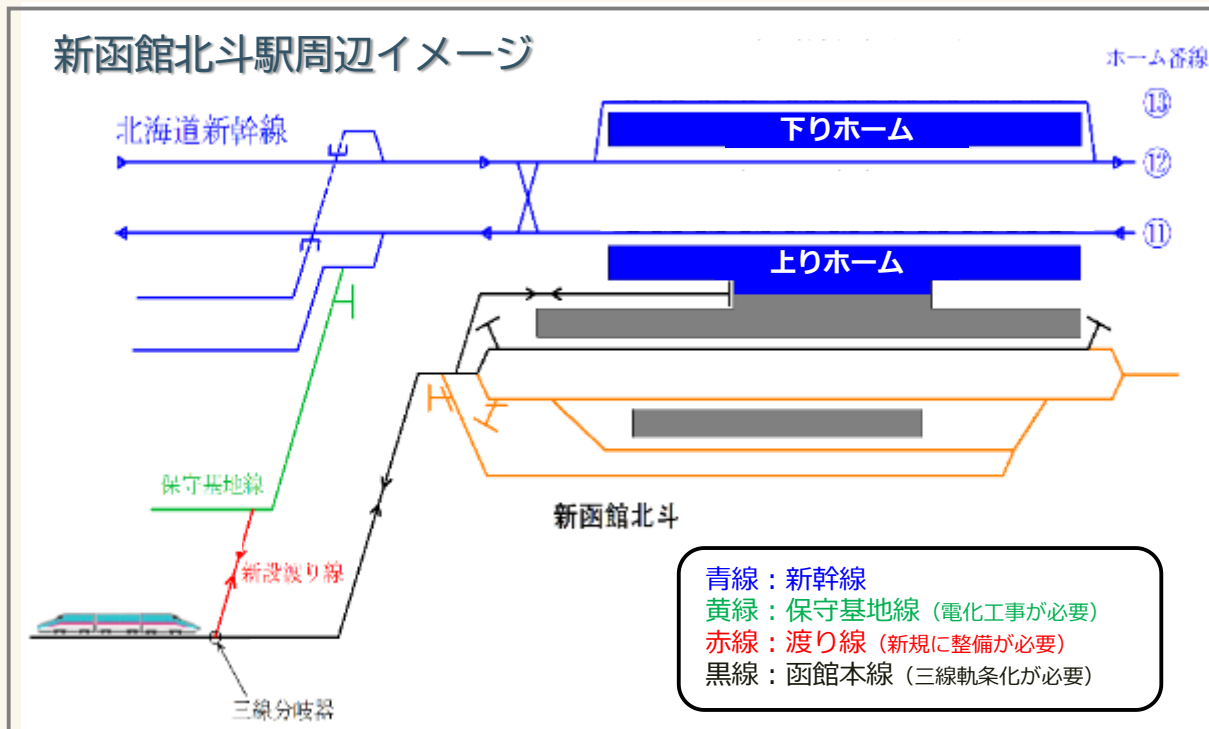


特急北斗

新幹線の函館駅乗り入れに関する調査結果

<整備手法①>

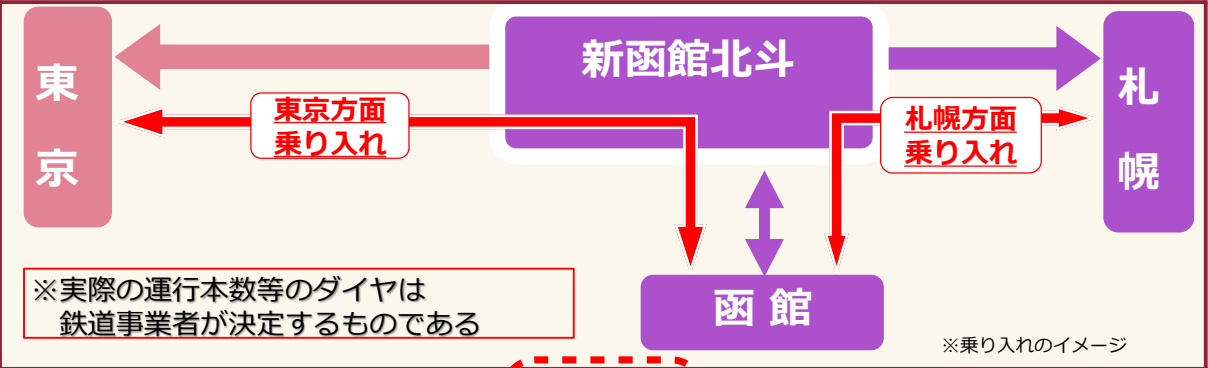
- ・新幹線本線から函館本線(在来線)へ乗り入れ
⇒新幹線本線→保守基地線(電化)→分岐渡り線(新設)→函館本線(三線分岐器新設)
- ・新幹線のレール幅(標準軌/在来線より広い)に対応するため、レールを改修
⇒既存の在来線にレールを1本追加する(三線軌条化)
※上り線(新函館北斗→函館)のみ改修 / 函館駅に向かって右側にレールを追加



新幹線の函館駅乗り入れに関する調査結果

<想定した6種類の運行ケースと整備費>

項 目	ケース1		ケース2		ケース3	
	フル	ミニ	フル	ミニ	フル	ミニ
①用地費・路盤費	3	3	3	3	3	3
②橋梁費	0	0	0	0	0	0
③軌道費	38	37	38	37	38	37
④停車場費	15	13	15	13	11	9
⑤諸建物費	4	4	4	4	4	4
⑥電気関係設備費	77	77	81	81	78	78
⑦工事付帯費	27	27	28	28	27	26
整備費(税抜)	164	161	169	166	161	157
消費税	16	16	17	17	16	16
整備費(税込)	181	177	186	182	177	173



ケース	1(フル)	1(ミニ)	2(フル)	2(ミニ)	3(フル)	3(ミニ)
東京 ～函館	—	—	フル10両 (5往復)	ミニ10両 (5往復)	札幌行きのフル7両と 分割・併合	
					フル3両 (5往復)	ミニ3両 (5往復)
札幌 ～函館	フル10両 (8往復)	ミニ10両 (8往復)	フル10両 (8往復)	ミニ10両 (8往復)	フル7両 (8往復)	ミニ7両 (8往復)

○整備に要する期間は約5年

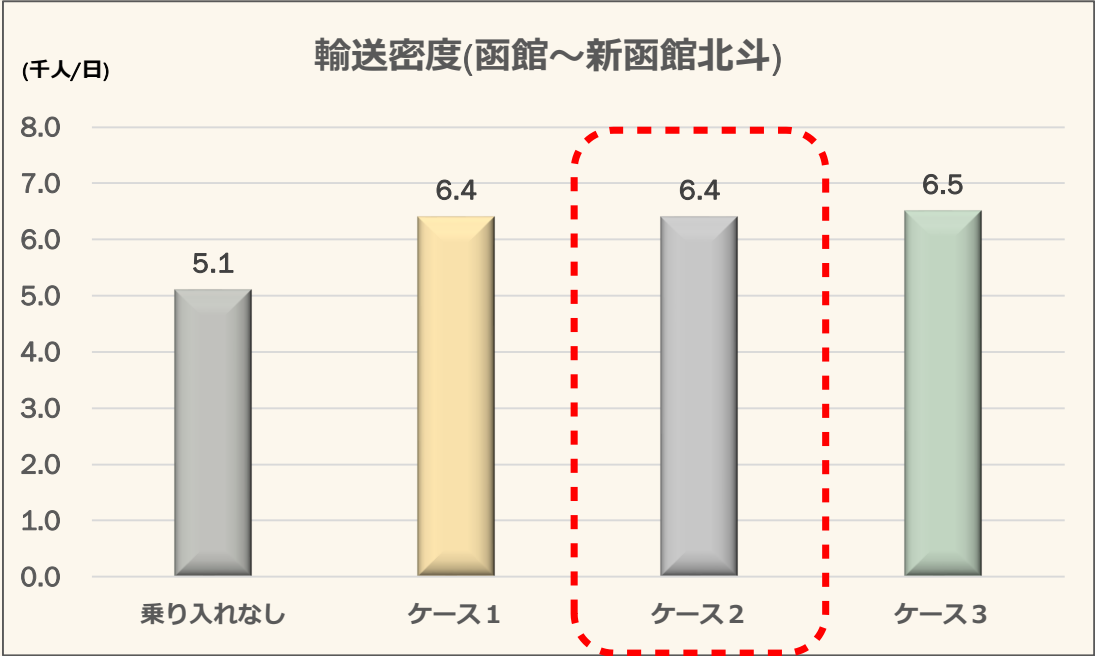
- ・設計(土木・軌道1年、電気関係2年、運行管理システム改修4年)
- ・工事(土木・軌道3.5年、電気関係1.5年)
- ・開業準備0.5年

※土木・軌道と電気関係の設計・工事は同時並行

新幹線の函館駅乗り入れに関する調査結果

<乗り入れ効果の分析>

【函館～新函館北斗間の輸送密度の変化】



※第三セクターが運行主体の場合

乗り入れなしの場合：5.1千人/日
⇒ 乗り入れにより、約1,300人/日の増

【経済波及効果の試算】

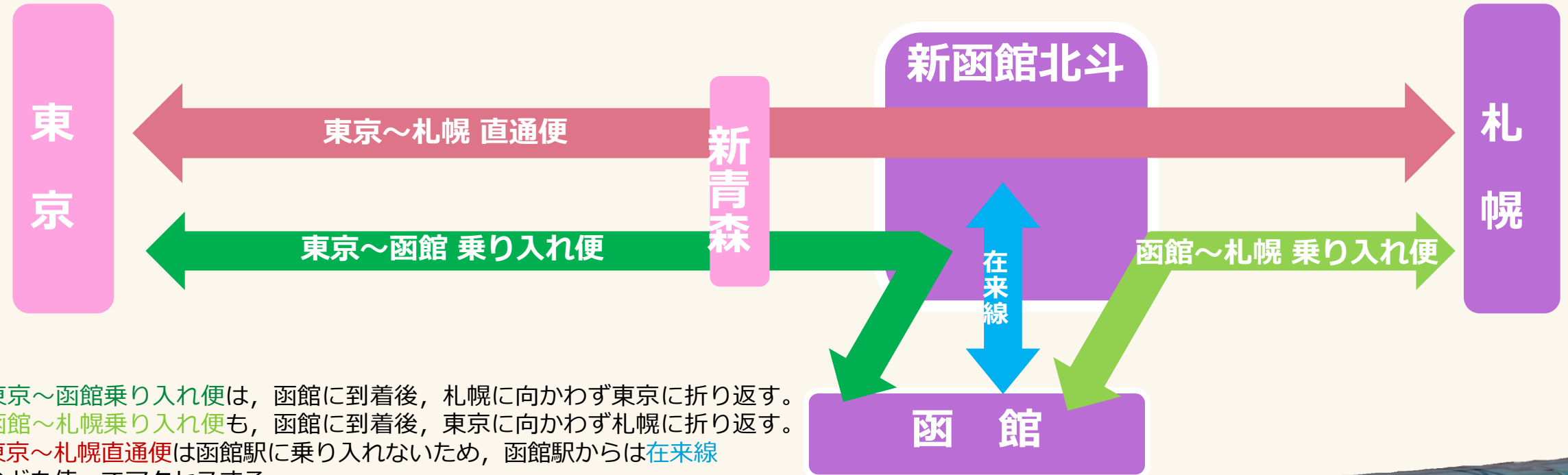
ケース	生産誘発額 (億円/年)
ケース1	<u>114～120</u>
ケース2	<u>125～131</u>
ケース3	<u>134～141</u>



- ・ケース1：札幌方面乗り入れ（10両編成）
 - ・**ケース2：札幌方面・東京方面乗り入れ（10両編成）**
 - ・ケース3：札幌方面（7両編成）・東京方面乗り入れ（3両編成）
- ※ケース3は新函館北斗駅での分割・併合あり

東京・札幌 両方面からの乗入れを基本として検討する

<乗り入れのイメージ>



- 東京～函館乗り入れ便は、函館に到着後、札幌に向かわず東京に折り返す。
- 函館～札幌乗り入れ便も、函館に到着後、東京に向かわず札幌に折り返す。
- 東京～札幌直通便は函館駅に乗り入れないため、函館駅からは在来線などを使ってアクセスする。

<車両のイメージ>

現在、北海道新幹線として運行中のフル規格新幹線車両を想定（10両編成 乗車人員 710人）



※写真はE5系はやぶさ、10両の画像はイメージ

函館市，道南の活性化

中核市の中でも特に著しい人口減少に立ち向かうためには，「幹」となる施策が重要



新幹線の乗り入れを幹とした函館の活性化

函館の
活性化



道南の
活性化

A photograph of two Shinkansen (bullet train) cars, likely Tokaido Shinkansen, parked at a station platform. The trains are white with teal and red accents. The background shows the station structure with overhead lights and tracks.

ご清聴ありがとうございました